

Nitsch, Wolfram

La Argentina a finales de la época del caballo: Imaginaciones literarias de los medios modernos de transporte y de sus efectos culturales

VII Congreso Internacional Orbis Tertius de Teoría y Crítica Literaria

18, 19 y 20 de mayo de 2009

CITA SUGERIDA:

*Nitsch, W. (2009) La Argentina a finales de la época del caballo: Imaginaciones literarias de los medios modernos de transporte y de sus efectos culturales [en línea]. VII Congreso Internacional Orbis Tertius de Teoría y Crítica Literaria, 18, 19 y 20 de mayo de 2009, La Plata. En Memoria Académica. Disponible en:
http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.3579/ev.3579.pdf*

Documento disponible para su consulta y descarga en **Memoria Académica**, repositorio institucional de la **Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE)** de la **Universidad Nacional de La Plata**. Gestionado por **Bibhuma**, biblioteca de la FaHCE.

Para más información consulte los sitios:

<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar>

<http://www.bibhuma.fahce.unlp.edu.ar>



Esta obra está bajo licencia 2.5 de Creative Commons Argentina.
Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 2.5

La Argentina a finales de la época del caballo. Imaginaciones literarias de los medios modernos de transporte y de sus efectos culturales

Wolfram Nitsch
Universität zu Köln

Resumen

Para el historiador Koselleck, «el fin de la época del caballo» cuenta entre los cambios más profundos de la historia moderna. En Argentina y Uruguay, donde el gaucho montado es un símbolo de la identidad nacional, este cambio tiene una importancia particular. Por eso, no sorprende que la literatura rioplatense de los siglos XIX y XX se preocupe con frecuencia de la modernización de los medios de transporte y de sus efectos culturales. Por un lado, presenta una retrospectiva de la época del caballo que destaca sus valores estratégicos y simbólicos; por otro lado, observa e imagina las transformaciones de la percepción subjetiva y de la interacción social bajo el impacto de las comunicaciones modernas. Este trabajo intenta aclarar algunos casos ejemplares (Sarmiento, Martínez Estrada, Quiroga) a la luz del concepto de la «mediación técnica» propuesto por Latour.

Palabras clave: tecnología cultural — medios de transporte — época del caballo — literatura moderna — Río de la Plata

En un artículo sobre «Vlaminck, el pintor ciclista», publicado en 1933, Julio Payró propuso poner en relación la evolución de la pintura y la modernización de los medios de transporte:

Podríamos —¿por qué no?— hacer una historia del arte basada en la evolución de los medios de locomoción. Cualquier base es buena para construir la historia, siempre falsa y siempre cierta. Y los medios de transporte han influido más de una vez en la creación artística. Si Rubens no hubiera cruzado a caballo un bosque brabantón en una noche de tormenta, es probable que no hubiese pintado la maravillosa «Cacería de Atalanta». Y digo a caballo, porque a pie no lo cruza nunca con semejante temporal, sino que se refugia en la primera cabaña de leñadores que encuentra y quién sabe qué cuadro se le ocurre entonces. [...] El avión da una idea cartográfica, «futurista», del paisaje. En cuanto al automóvil, anula, sencillamente, toda visión, pues lo único que permite contemplar es el hipnotizante camino (Payró 2005: 49).

En las reflexiones que siguen, primeros sondeos para un proyecto más extenso, quiero valirme de esta proposición para comentar muy brevemente algunos textos de la literatura rioplatense que enfocan un cambio importante de la historia moderna: «el fin de la época del caballo», a saber la sustitución del caballo por nuevos medios de transporte desde la revolución industrial. A fin de poner los textos en este contexto sin reducirlos a él, empezaré por aclarar algunos conceptos que permiten matizar las relaciones entre técnica y literatura.

1. Mediación técnica e imaginación literaria

Entre los conceptos forjados para analizar el uso de la técnica, destaca el de la «mediación», propuesto por el sociólogo francés Bruno Latour. Desarrollando la «tecnología cultural» esbozada por Marcel Mauss y su escuela de antropología social (Sigaut 1987), Latour considera la técnica como un colectivo de actantes humanos y no humanos (Latour 1999). Este colectivo, cuya complejidad sigue creciendo desde la invención de la pica prehistórica, se forma gracias a una mediación constante entre el hombre y sus herramientas. Se pueden distinguir tres aspectos del proceso mediador. Primero, el uso de la técnica implica una interferencia entre el usuario y el artefacto, es decir su transformación mutua en el transcurso de la acción. Cuando un hombre saca un revólver, ambos se vuelven

peligrosos de una manera simétrica. Por ello, la maquinaria no es ni neutral, como lo sugieren sus defensores fetichistas, ni autónoma, como lo afirman sus críticos apocalípticos. A la interferencia técnica precede un proceso de delegación. Consiste en que una instrucción se traslada a cosas mudas en vez de ser transmitida por signos elocuentes. En el dispositivo llamado «sergeant couché» [lomo de burro], la directiva de frenar no viene de un semáforo, sino de una simple elevación hecha de cemento armado. Si la delegación se basa en una excorporación de gestos humanos, al mismo tiempo causa una incorporación de preceptos técnicos. Para no chocar con el «sergeant couché», el conductor se acostumbra a frenar automáticamente, así que se produce un intercambio de rasgos humanos y no humanos. Pero normalmente el carácter colectivo y simétrico del artefacto está oculto, tercero, por un proceso de «blackboxing» o de invisibilización. La complejidad del dispositivo suele esconderse en una caja negra, de modo que se muestra solamente en el estadio de proyecto o en caso de perturbaciones.

Sin embargo, hay otros medios aún más eficaces para hacer visible la mediación técnica. El mismo Latour lo insinúa cuando recurre a mitos antiguos, como el de Dédalo (Latour 1999: 175), o populares, como el de Gaston Lagaffe (Latour 1993), a fin de elaborar su socio-antropología del artefacto. Con respecto a tales ejemplos se impone una «tecnología literaria» que estudia el papel de la literatura frente a la cultura técnica (Nitsch 2008). Me parece que hay algunos recursos propiamente literarios que pueden aclarar los puntos ciegos y las perspectivas latentes en el uso de herramientas y máquinas. Por un lado, existe una homología estructural entre el proceso de mediación y el mecanismo de la metáfora. Dado que la traslación metafórica implica un intercambio de rasgos semánticos, puede abreviar la delegación técnica en pocas palabras. Las metáforas aplicadas a la técnica o extraídas de ella no son meras proyecciones, ideadas para conjurar una maquinaria impersonal y omnipotente, sino que tienen un fundamento real. Las expresiones antropomórficas tales como el «sergeant couché» revelan la excorporación de lo humano, mientras que las expresiones tecnomórficas del tipo «automatismo profesional» anuncian la incorporación de lo artificial. Por otro lado, existe una afinidad profunda entre la mediación técnica y la narración. Mejor que otros tipos de texto, un texto narrativo puede trazar los numerosos rodeos y maquinaciones que según Latour caracterizan la delegación técnica y la interferencia resultante. Sobre todo, puede contar no solamente el uso programado del artefacto, sino también su uso para fines extraños que las instrucciones materializadas no impiden de ninguna manera. En la novela *Cicatrices* de Juan José Saer (1969), el juez Ernesto no anda en automóvil para llegar más rápidamente al tribunal; maneja porque quiere guardar distancia del mundo, así como lo hace el abogado Sergio mediante el juego. El medio de aceleración por excelencia se ha transformado en un vehículo de imaginación sin reserva.

2. El fin de la época del caballo: Aspectos globales y locales

A la luz de la tecnología cultural propuesta por Latour, parece aún más contundente la tesis del historiador alemán Reinhart Koselleck de que «el fin de la época del caballo» hacia 1900 cuenta entre las rupturas más sensibles de la historia moderna (Koselleck 2003). Koselleck recuerda que esta época duró no menos de seis milenios y que dejó huellas profundas en la civilización occidental. Comenzó con la domesticación de caballos salvajes, que fue introducida por pueblos nómadas hacia el 4000 antes de Cristo y adaptada por las altas civilizaciones de la Antigüedad para defenderse contra aquellos, por ejemplo contra los famosos Hicsos cuya superioridad militar estribaba en la habilidad de sus jinetes. Formando así un punto de intersección entre las culturas nómadas del Oriente y las culturas sedentarias del Occidente, el caballo domesticado produjo dos efectos socio-culturales de largo plazo, investigados por la escuela de los *Annales* y resumidos recientemente por el historiador francés Daniel Roche (2002). Por una parte, el caballo montado provocó una aceleración continua de la vida militar y civil, sobre todo en la Modernidad Temprana, cuando la caballería ligera con sus prácticas de origen oriental ganó más importancia que la

caballería pesada, y cuando fue establecido el sistema moderno de los correos. Por otra parte, el caballo de silla sirvió desde siempre de medio privilegiado para la ostentación social, incluso después de la decadencia de la caballería medieval, como lo prueban los juegos caballerescos o las estatuas ecuestres de la Edad Moderna. El fin de esta larga época del caballo se anunció solamente en el siglo XIX, en particular por la introducción del ferrocarril, y sobrevino después de la Primera Guerra Mundial, cuando la motorización general pasó del sector militar al sector civil, transformando la equitación en una actividad meramente deportiva o estética.

Si este cambio fundamental se produjo primero en Europa, pareció aún más dramático en América, donde tuvo lugar con retraso relativo y con impacto mayor. Según Miguel de Unamuno, el «ocaso de la caballería» subsiguiente a la motorización de los transportes tuvo que afectar en alto grado a un continente cuya historia colonial y poscolonial estuvo marcada por los caballos: primero por los caballos de los conquistadores, que a los indios les parecieron «centauros» sobrehumanos; después por los caballos de los libertadores, quienes conforme al uruguayo Zorrilla de San Martín actuaron como «centauros de la patria» y consiguieron «la libertad a caballos» (Unamuno 1950). En el Río de la Plata, la sustitución del caballo por el ferrocarril y otros vehículos modernos amenazó además al símbolo nacional del gaucho. Parece significativo que entre los personajes aborrecidos por Martín Fierro aparece el «inglés sangrador» que construye vías férreas a través de la pampa (Hernández 2001: 114, v. I, 325). Sin embargo, el mito gauchesco es sin duda por su parte un efecto cultural de la tecnificación de los medios de transporte. Representa una imaginación literaria orientada hacia atrás y que celebra la cultura hipocéntrica en camino de desaparición — frente a otras imaginaciones contemporáneas de ellas y más favorables a lo que viene después de la época del caballo.

3. Imaginaciones: percepción, ostentación, interacción

Estas dos perspectivas tan contrarias como complementarias ya coexisten en la obra de Sarmiento. Pese a sus convicciones progresistas, el autor del *Facundo* inaugura la celebración retrospectiva de la época del caballo que culminará en la literatura gauchesca. Considera a los gauchos como los representantes más llamativos de un sentimiento de superioridad nacional común a todos los argentinos y que estriba en la domesticación magistral de caballos salvajes: «El europeo es para ellos el último de todos, porque no resiste a un par de corcovos del caballo» (Sarmiento 1990: 73). A lo largo del *Facundo*, Sarmiento destaca tres funciones de la equitación en el mundo del gaucho y caudillo Facundo Quiroga. Primero, el caballo es un medio de aceleración que asegura el poder en el espacio abierto de la pampa. En sus campañas victoriosas, Facundo parece un «*hicso* moderno» (Sarmiento 1990: 200) que gracias a su velocidad se impone frente a ciudades inmóviles como Córdoba. Si destruye las instituciones tradicionales, se trata de una «destrucción efectuada por las pisadas de los caballos» (Sarmiento 1990: 155). En eso, manifiesta una afinidad profunda con los salvajes que viven más allá de la frontera. Los entreveros vertiginosos en los que Martín Fierro lucha contra los indios pampeanos subrayarán esta afinidad (Hernández 2001: 326, vv. II, 1395–1400). La domesticación del caballo, su transformación en un arma o un vehículo militar parece implicar la barbarización del jinete triunfante. Sin embargo, el caballo es, en segundo lugar, un medio de ostentación simbólica. El caudillo demuestra su posición de poder por su aspecto imponente de hombre montado. No por casualidad el conflicto político entre Facundo y Rosas se anuncia en una competencia ecuestre: los dos caudillos salen «a *gauchear* por la Pampa; se bolean los caballos, los apuntan a las vizcacheras, ruedan, pechan, corren carreras» (Sarmiento 1990: 242). Antes de monopolizar el poder y de eliminar a su adversario, Rosas se muestra «el más jinete» frente a él, como si hubiera una ley diciendo: «¡el imperio AL MAS DE A CABALLO!» (Sarmiento 1990: 242). Aunque en los entreveros o juegos ecuestres los caudillos pueden chocar contra otros cuerpos, el caballo de silla es, en tercer lugar, un medio de interacción distanciada. Sirve para el transporte individual, contrariamente al

caballo de tiro que facilita el transporte colectivo por tierra, sobre todo en el caso de la diligencia. Llama la atención que la muerte violenta de Facundo sobreviene en una galera de posta. El caudillo no puede escapar del atentado de Barranca-Yaco porque ha bajado de su caballo y ha hecho causa común con gente indefensa. Sin cabalgadura parece tan vulnerable al final como al principio de su carrera, cuando tuvo que enfrentar un tigre «a pie, con la montura al hombro» (Sarmiento 1990: 128). El reino del gaucho Facundo dura mientras sigue montado, equipado con un vehículo que le procura poder político y prestigio social.

Si en el *Facundo* retrata a un representante tardío de la época del caballo, Sarmiento mira más allá de esta era en sus escritos sobre el ferrocarril. Reclamando y defendiendo con ardor la construcción de vías férreas en la pampa, afirma la superioridad de este nuevo medio de locomoción con respecto a la «tracción a sangre» (Sarmiento 2001: 126). Conforme a Sarmiento, el ferrocarril posibilita una aceleración mucho más importante de los transportes y por ende una reducción prodigiosa de las distancias espaciales y temporales: «Los caminos de hierro hacen de los campos que atraviesan simples arrabales de las ciudades y puertos adonde se dirigen» (2001: 125). Además, el ferrocarril favorece en sumo grado la ostentación social por la separación de clases distintas. Por supuesto, este aspecto no agrada tanto al demócrata Sarmiento; en sus *Viajes*, desaprueba rotundamente el hecho de que «en Francia hay tres categorías de vagones, en Inglaterra cuatro» y que los empresarios «han acumulado comodidades y lujo en la 1ª clase, y dejado tablas rasas, estrechas y duras para los de 3ª» (Sarmiento 1996: 319). Sin embargo, esta curiosa correspondencia entre la estructura de los trenes y las jerarquías tradicionales le parece una particularidad europea, ya que en los Estados Unidos el ferrocarril se presenta al contrario como el lugar por excelencia de una interacción democrática: los vagones están abiertos por ambos lados, «de manera que el curioso pueda trasladarse del primero al último, durante la marcha, y el aire penetre libremente por todas partes» (Sarmiento 1996: 319). En los textos ferroviarios de Sarmiento ya se esbozan algunos elementos importantes de la imaginación de los transportes modernos en la literatura del siglo XX. A partir del modernismo se hallan varios textos que tratan de los sustitutos técnicos del caballo o de los vehículos tirados por él e indagan los efectos culturales de esta sustitución (Giucci 2007: 102 ss.). Lo hacen subrayando la mediación entre los pasajeros y sus medios de locomoción, así como las nuevas formas resultantes de percepción, ostentación e interacción. Quizás el ejemplo más elocuente sean los «poemas con olor a nafta» titulados *El hombre que se comió un autobús* del vanguardista montevideano Alfredo Mario Ferrero (1927), dado que presentan el panorama completo del nuevo tráfico urbano y lo comparan al tránsito ecuestre que perdura en el campo. Sin embargo, por razones de concisión me limitaré a otros dos autores que me parecen particularmente lúcidos e imaginativos a este respecto: el ensayista argentino Ezequiel Martínez Estrada y el cuentista uruguayo Horacio Quiroga.

En la primera parte de su ensayo *La cabeza de Goliat*, publicado en 1940, Martínez Estrada declara que en el tránsito moderno de Buenos Aires ya no queda ni sombra de la época del caballo, excepto el resentimiento contra el motor del cambio irreversible, «el reto del jinete desmontado a la máquina» (Martínez Estrada 1983: 37). Los vehículos que ahora circulan en la capital — el tranvía, el subterráneo, el automóvil, el colectivo — han producido una aceleración tan grande que «la velocidad tiene aquí un sentido absoluto, como realidad independiente de las masas» (Martínez Estrada 1983: 35). Mientras que antes de la motorización del tráfico el ritmo general de la vida correspondía a la lentitud de las viejas fotografías, ahora se eleva al ritmo vertiginoso de la era eléctrica: «máquinas y pasajeros van arrastrados como partículas metálicas por trombas de electricidad» (Martínez Estrada 1983: 35). En este ámbito acelerado, el reto del jinete desmontado sólo se puede manifestar en la «lentitud desafiadora al cruzar las calles» (Martínez Estrada 1983: 37). Con respecto a la ostentación social, el «viejo orgullo ecuestre» (Martínez Estrada 1983: 42) se ha trasladado a otros medios de transporte más modernos, porque los caballos ya no tienen derecho de ciudad salvo en los hipódromos bien delimitados. Inexplicablemente, no se manifiesta ahora mediante la bicicleta, la máquina más parecida al caballo, quizás porque «cabalgar un simulacro que anda a impulsos de las piernas es una parodia indigna de la

equitación» (Martínez Estrada 1983: 37). El porteño ha transferido íntegramente su afición ecuestre al automóvil, que le sirve como antes el caballo para exhibir su posición elevada. Este traslado se puede notar hasta en el colectivo, aunque el vehículo así llamado facilita, ante todo, una interacción permanente entre distintas clases sociales. Pero este aspecto tan caro a Roberto Arlt no le importa mucho a Martínez Estrada, quien con su pesimismo notorio lo define como «el auto familiar de una familia cuyos miembros no se tratan entre sí» (1983: 47). Le interesa más bien cómo el chofer consigue manejarlo a pesar de las paradas y arranques bruscos exigidos por la red de autobuses. Para el radiografista de la pampa y el microscopista de Buenos Aires, los conductores de colectivos dan pruebas de cualidades ecuestres. «Son con respecto al auto lo que el domador con respecto al caballo: forman una sola pieza o un circuito cerrado y están alerta de lo que el coche quiere hacer» (Martínez Estrada 1983: 47). O sea, para decirlo con Latour: el colectivo, heredero del ómnibus a caballo, no es solamente un laboratorio u observatorio social, un lugar donde se forma y se estudia un colectivo humano, sino también un colectivo de seres humanos y no humanos, creando una interferencia entre el usuario y el vehículo que iguala e incluso supera la relación centáurica entre el jinete y el caballo.

Si Martínez Estrada analiza las consecuencias del destierro del caballo de la ciudad moderna, Quiroga imagina usos excesivos o excéntricos de los vehículos que lo han reemplazado. En su cuento *El gerente*, publicado en 1906, trata de los peligros del tránsito acelerado (Quiroga 1993: 917–918). Es la historia de un «motorman» o conductor de trolébus quien se venga del gerente odioso de la empresa mediante un accidente de tráfico intencionado. Cuando un día el gerente sube a su coche, abre el freno, se lanza a la vereda y mira cómo el vehículo se destroza en una curva a causa de su alta velocidad. No por casualidad el protagonista y narrador del cuento insiste en que es «algo más que un simple motorman». Tiene instrucción y fantasía, y por eso parece capaz de imaginar un abuso asesino del trolébus, después de pasar un tiempo «entregado a [su] conmutador». Cuando sabe manejar tan perfectamente que logra detener el coche con precisión milimétrica, aprovecha su saber para acelerarlo al máximo, transformándolo en un proyectil enorme. Claro que se trata de un hombre sin escrúpulos, que no se preocupa nada de la muerte de treinta pasajeros, sino solamente de un olvido que pone en peligro el éxito de su plan infernal. Sin embargo, el uso que hace del trolébus hace patente un riesgo latente que distingue este vehículo eléctrico del tranvía a caballos. Me parece significativo que en su carrera fatal el coche acelerado «alcanz[a] las ruedas traseras de una victoria y la [hace] saltar a diez metros, con los caballos al aire». Los últimos vestigios de la época del caballo son despedazados bajo el impacto del «monstruo» desatado por el *motorman*. Una imagen menos sombría de la revolución de los transportes urbanos se dibuja en el cuento *Su chauffeur*, publicado en 1925, donde el aspecto de la aceleración importa mucho menos que el aspecto de la ostentación e interacción social (Quiroga 1993: 1042–1046). El protagonista es también un conductor dotado de cultura general, esta vez un chofer de automóvil de lujo. Como sus patrones, se sirve de este auto para hacer alarde de una elevada posición social. Llama la atención que dice «¡Arre!» cuando revisa el motor, como si hablara a un caballo. Pero el vehículo le interesa ante todo como espacio de interacción privada. Disfruta de las vueltas con la hija de la casa para acercarse a ella. En sus maniobras amorosas lo ayuda su conocimiento de Proust, el autor de moda que en sus obras manifiesta una predilección particular por los automóviles y los choferes (Nitsch 1996). Su triunfo final se debe, sin embargo, a ciertos rasgos característicos de su medio de locomoción. Besa a la chica por primera vez cuando una avería los fuerza a parar en plena carretera; y la conquista en definitiva cuando le enseña el manejo, lo que exige que se siente junto a él y toque sus manos. Por cierto, la historia de sus amores resulta algo complicada, no termina en un matrimonio desigual y provoca hasta el deseo del conductor de «volar todos los automóviles y los chauffeurs en una sola bomba». Pero esta vez, la gran catástrofe no se produce. Contrariamente al cuento del *motorman*, el cuento del *chauffeur* alumbra el otro lado de la aceleración técnica a finales de la época del caballo: la estadía forzada en espacios compartidos con otros que puede dar lugar a transgresiones sociales o culturales.

Bibliografía

- Ferreiro, Alfredo Mario (1927). *El hombre que se comió un autobús (Poemas con olor a nafta)*, Montevideo, La Cruz del Sur.
- Giucci, Guillermo (2007). *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Buenos Aires, Prometeo (Las ciudades y las ideas).
- Hernández, José (2001) [1872/79]. *El gaucho Martín Fierro / La vuelta de Martín Fierro*, Élica Lois/Ángel Núñez (eds.), Madrid etc., Allca XX etc. (Archivos).
- Koselleck, Reinhart: «Das Ende des Pferdezeitalters», en: *Süddeutsche Zeitung* 25. 9. 2003, p. 18.
- Martínez Estrada, Ezequiel (1983) [1940, ²1946]. *La cabeza de Goliat*, Buenos Aires, Losada (Biblioteca clásica y contemporánea).
- Nitsch, Wolfram (1996). «Fantasmes d'essence. Les automobiles de Proust à travers l'histoire du texte». Rainer Warning/Jean Milly (eds.), *Marcel Proust. Écrire sans fin*. Paris, CNRS 1996 (Textes et manuscrits), 125–141.
- Nitsch, Wolfram (2008). «Dädalus und Aramis. Latours symmetrische Anthropologie der Technik». Georg Kneer/Markus Schroer y otros (eds.), *Bruno Latours Kollektive. Kontroversen zur Entgrenzung des Sozialen*. Frankfurt a. M., Suhrkamp, 219–233.
- Latour, Bruno (1996) [1993]. «Portrait de Gaston Lagaffe en philosophe des techniques». *Petites leçons de sociologie des sciences*, Paris, Seuil (Points Sciences), 15–24.
- Latour, Bruno (1999). «A collective of humans and nonhumans. Following Daedalus's labyrinth». *Pandora's hope. Essays on the reality of science studies*, Cambridge (Mass.), Harvard UP, 174–215.
- Payró, Julio (2005) [1933]. «Vlaminck, el pintor ciclista». Sylvia Saítta (ed.), *Contra. La revista de los franco-tiradores*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 49–52.
- Quiroga, Horacio (1993). *Todos los cuentos*, Napoleón Baccino Ponce de León/Jorge Lafforgue (eds.), Madrid, CSIC (Archivos).
- Roche, Daniel (2002). «Pour un art de la cavalerie, XV^e–XX^e siècle». D. R. (ed.), *Le cheval et la guerre du XV^e au XX^e siècle*, Paris, Association pour l'académie d'art équestre, 13–41.
- Saer, Juan José (2003) [1969]. *Cicatrices*, Buenos Aires, Seix Barral.
- Sarmiento, Domingo Faustino (1990) [1845]. *Facundo*, Roberto Yahni (ed.), Madrid, Cátedra.
- Sarmiento, Domingo Faustino (²1996). *Viajes*, Javier Fernández (ed.), Madrid etc., Allca XX (Archivos 27).
- Sarmiento, Domingo Faustino (2001) [1855–57]. «Los primeros ferrocarriles». Rolando Echave (ed.), *Obras completas*, Buenos Aires, Universidad Nacional de la Matanza, t. 26 (*El camino de Lacio*), 107–153.
- Sigaut, François (1987). «Haudricourt et la technologie», André-Georges Haudricourt (ed.), *La technologie science humaine. Recherches d'histoire et d'ethnologie des techniques*, Paris, Maison des sciences de l'homme, 9–34.
- Unamuno, Miguel de (1950) [1943]. «El caballo americano». *Obras completas*, t. 4, Madrid, Aguado, 1021–1027.